

Βρυξέλλες, 4 Ιουνίου 2026
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 9381/26

Θέμα: Σχέδιο συμπερασμάτων του Συμβουλίου σχετικά με τη βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ
— Έγκριση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 4 Μαρτίου 2026 η Επιτροπή παρουσίασε την *ανακοίνωσή της σχετικά με τη βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ*¹, στην οποία καθορίζονται ένα όραμα και μια πορεία δράσης για τη διασφάλιση και την τόνωση του κλάδου της ναυτιλιακής παραγωγής και του ναυτιλιακού κλάδου, την ενίσχυση της ικανότητας καινοτομίας τους και την προστασία της ανταγωνιστικότητάς τους.
2. Ο κλάδος της ναυτιλιακής παραγωγής της Ευρώπης κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως στις πολύπλοκες ναυπηγικές υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών και στις προηγμένες τεχνολογίες. Προωθεί την καινοτομία για τις βιώσιμες πλωτές μεταφορές και τις δραστηριότητες γαλάζιας οικονομίας και αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο της περιφερειακής βιομηχανικής ανάπτυξης.
3. Ο ναυτιλιακός τομέας της Ευρώπης αποτελεί κορυφαίο πάροχο ναυτιλιακών υπηρεσιών παγκοσμίως, διασφαλίζει τον εφοδιασμό με βασικά αγαθά, διευκολύνει το εμπόριο και συμβάλλει στην ενεργειακή ανεξαρτησία της ΕΕ. Καθορίζει επίσης, μαζί με άλλα τμήματα των πλωτών μεταφορών, τη ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες ναυτιλιακής παραγωγής και διαμορφώνει τις τεχνολογικές επιλογές.

¹ 6987/26.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

4. Η Προεδρία συνέταξε ένα πρώτο σχέδιο συμπερασμάτων του Συμβουλίου σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής, το οποίο διανεμήθηκε στις αντιπροσωπίες στις 24 Μαρτίου 2026. Η Ομάδα «Θαλάσσιες μεταφορές» συζήτησε και εκπόνησε το κείμενο του σχεδίου συμπερασμάτων κατά τις συνεδριάσεις της στις 27 Μαρτίου, στις 17 και στις 24 Απριλίου και στις 8, 13 και 22 Μαΐου 2026. Ακολούθησαν οι συνεδριάσεις της EMA στις 27 Μαΐου και στις 3 Ιουνίου.
5. Από τις συζητήσεις προέκυψε ότι τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν τις μεγάλες δυνατότητες του κλάδου της ναυτιλιακής παραγωγής και του ναυτιλιακού κλάδου, οι οποίοι αποτελούν στρατηγικούς τομείς για την αυτονομία, την ανθεκτικότητα, την άμυνα, την οικονομική ασφάλεια, την ευημερία και την απανθρακοποίηση της Ευρώπης, καθώς και για τη βιώσιμη χρήση πόρων. Ταυτόχρονα, οι συζητήσεις κατέδειξαν επίσης την ανάγκη να ληφθούν δεόντως υπόψη οι εθνικές, περιφερειακές και τοπικές ιδιαιτερότητες και οι διαφορετικές προτεραιότητες των κρατών μελών.
6. Κατά τις διαπραγματεύσεις, η Προεδρία επιδίωξε την επίτευξη ενός ισορροπημένου κειμένου στο οποίο λαμβάνονται υπόψη όλες οι απόψεις, οι προτεραιότητες και οι προβληματισμοί που εξέφρασαν τα κράτη μέλη.
7. Κατά τη συνεδρίασή της στις 3 Ιουνίου 2026, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων επιβεβαίωσε τη συμφωνία της επί του σχεδίου συμπερασμάτων του Συμβουλίου, το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος, και αποφάσισε να το υποβάλει προς έγκριση στο Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας που θα πραγματοποιηθεί στις 8 Ιουνίου 2026.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

8. Το Συμβούλιο καλείται να εγκρίνει το σχέδιο συμπερασμάτων σχετικά με τη βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ, ως έχει στο παράρτημα.

Σχέδιο συμπερασμάτων του Συμβουλίου σχετικά με τη βιομηχανική θαλάσσια στρατηγική της ΕΕ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ:

- την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ για τους λιμένες².
- την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ³.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τον «Τομέα των πλωτών μεταφορών της ΕΕ – Μελλοντικές προοπτικές: Προς έναν τομέα των πλωτών μεταφορών της ΕΕ με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα, μηδενικά ατυχήματα, αυτοματοποιημένο και ανταγωνιστικό»⁴.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ για τους λιμένες⁵.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τις «Προτεραιότητες της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2020: Ανταγωνιστικότητα, απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, ψηφιοποίηση για τη διασφάλιση παγκόσμιας συνδεσιμότητας, αποτελεσματικής εσωτερικής αγοράς και ναυτιλιακού συνεργατικού σχηματισμού παγκόσμιας κλάσης»⁶.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με «Μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή βιομηχανία ως κινητήρια δύναμη για το πράσινο, ψηφιακό και ανθεκτικό μέλλον μας»⁷.
- τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σύμφωνο για τους ωκεανούς⁸.

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ ότι η Ευρώπη είναι μια «πλωτή» ήπειρος και ότι η κατασκευή θαλάσσιου εξοπλισμού, η ναυτιλία, οι λιμένες και οι συναφείς υπηρεσίες διαμορφώνουν ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό οικοσύστημα για τη στρατηγική αυτονομία, τη βιομηχανική και τεχνολογική υπεροχή, την ανθεκτικότητα, τις αμυντικές ικανότητες, την οικονομική ασφάλεια, την ευημερία, την απανθρακοποίηση και τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων της Ένωσης, και συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας της αλυσίδας εφοδιασμού και της ενεργειακής ασφάλειας:

² ST 6926/26.

³ ST 6987/26.

⁴ ST 8648/20.

⁵ ST 9714/26.

⁶ ST 9976/17.

⁷ ST 10127/24.

⁸ ST 15807/25.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σημασία που έχει η ύπαρξη ισχυρού, καινοτόμου, ανταγωνιστικού και βιώσιμου ευρωπαϊκού οικοσυστήματος πλωτών μεταφορών και ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΠΙΓΝΩΣΗ των προκλήσεων που σχετίζονται με τον παγκόσμιο ανταγωνισμό, την απανθρακοποίηση, την ψηφιοποίηση, την ασφάλεια και τις ελλείψεις εργατικού δυναμικού·

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ τη δήλωση των αρμόδιων για τον θαλάσσιο τομέα υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ενίσχυση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των ναυτικών και την προώθηση της ισότιμης συμμετοχής των γυναικών στον ναυτιλιακό κλάδο (δήλωση της Λευκωσίας)·

ΤΟΝΙΖΟΝΤΑΣ την ανάγκη για συντονισμένη δράση σε ολόκληρη την Ένωση, μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των συμφεροντούχων·

1. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη βιομηχανική ναυτιλιακή στρατηγική της ΕΕ και ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι αυτή αποτελεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την ενίσχυση του θαλάσσιου οικοσυστήματος και του οικοσυστήματος εσωτερικής ναυσιπλοΐας της ΕΕ· ΧΑΙΡΕΤΙΖΕΙ και ΣΤΗΡΙΖΕΙ τον στόχο της για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας αυτού του οικοσυστήματος.

I. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ

2. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ την ενίσχυση του τομέα της κατασκευής θαλάσσιου εξοπλισμού της ΕΕ για την επίτευξη βιομηχανικής κυριαρχίας, ανθεκτικότητας και τεχνολογικής υπεροχής, με παράλληλη διατήρηση ενός ανοικτού, δίκαιου και ανταγωνιστικού περιβάλλοντος αγορών παγκοσμίως.
3. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑ για τις στρεβλώσεις του εμπορίου και την αθέμιτη παροχή επιδοτήσεων από τρίτες χώρες που επηρεάζουν τον ναυτιλιακό κλάδο της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των διαφορών κόστους που συνδέονται με τις τιμές της ενέργειας, και ΖΗΤΕΙ να διερευνηθούν επιλογές με τις οποίες θα ενισχύεται η προστασία της βιομηχανικής βάσης του θαλάσσιου τομέα της ΕΕ από τον αθέμιτο ανταγωνισμό, μεταξύ άλλων μέσω των υφιστάμενων μέσων εμπορικής άμυνας, με σκοπό τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και τη στήριξη της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας, σύμφωνα με τις διεθνείς συμφωνίες, δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/1035 για την άμυνα κατά της ζημιογόνου τιμολόγησης των πλοίων δεν μπορεί να εφαρμοστεί λόγω μη επικύρωσης της συμφωνίας του ΟΟΣΑ του 1994 για τον ναυπηγικό κλάδο⁹.

⁹ Συμφωνία σχετικά με την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στον κλάδο ναυπήγησης και επισκευής εμπορικών πλοίων (1994), [Νομικές πράξεις του ΟΟΣΑ](#).

4. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι σημαντικό ποσοστό των προμηθευτών εξοπλισμού και τεχνολογιών στην θαλάσσια αξιακή αλυσίδα προέρχεται από την Ευρώπη· ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι η διατήρηση μεγάλου αριθμού ναυτιλιακών παραγωγικών ικανοτήτων στην Ευρώπη, όπως είναι η ναυπήγηση και ο σχεδιασμός, η επισκευή, η μετατροπή, η συντήρηση, η μετασκευή και η ανακύκλωση πλοίων, ο εξοπλισμός πλοίων και η ωκεάνια μηχανική, καθώς και η ενσωμάτωση συστημάτων και οι σχετικές υπηρεσίες υπεργολαβίας σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της ναυτιλίας, και η ενίσχυση αυτών είναι ουσιαστικής σημασίας για την ευημερία, την κυριαρχία, τη στρατηγική αυτονομία και την τεχνολογική υπεροχή της Ένωσης, και ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι οι προμηθευτές εξοπλισμού και τεχνολογιών των οποίων τα χαρτοφυλάκια δεν περιορίζονται αυστηρά στις ναυτιλιακές εφαρμογές θα πρέπει επίσης να καλύπτονται επαρκώς από σχετικά μέτρα.
5. ΖΗΤΕΙ τη στρατηγική χρήση των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων και υποβολής προσφορών με σκοπό την ενίσχυση της κατασκευής θαλάσσιου εξοπλισμού της ΕΕ και τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας και της ανθεκτικότητας της θαλάσσιας αξιακής αλυσίδας, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της στοχευμένης χρήσης μη τιμολογιακών απαιτήσεων, όπως της βιωσιμότητας, της κυκλικότητας και ευρωπαϊκού περιεχομένου, με παράλληλο σεβασμό των κανόνων της εσωτερικής αγοράς, των διεθνών υποχρεώσεων και των εθνικών προτεραιοτήτων.
6. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ τη δρομολόγηση μιας συμμαχίας της ΕΕ για τις βιομηχανικές θαλάσσιες αξιακές αλυσίδες και ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ την ταχεία σύστασή της, με σαφή εντολή και σαφές πλαίσιο διακυβέρνησης, για την προώθηση της βιομηχανικής συνεργασίας και τον προσδιορισμό στρατηγικών επενδυτικών προτεραιοτήτων, με παράλληλη διασφάλιση της ισχυρής συμμετοχής του κλάδου και των κρατών μελών. ΖΗΤΕΙ την ανάπτυξη εθνικών και περιφερειακών θαλάσσιων συνεργατικών σχηματισμών στους οποίους θα συμμετέχουν ναυπηγεία, κατασκευαστές εξοπλισμού, ΜμΕ, ερευνητικά κέντρα, πανεπιστήμια, γραφεία μελετών, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και δημόσιες αρχές. Τα οικοσυστήματα αυτά μπορούν να επιταχύνουν την καινοτομία, να βελτιώσουν τη βιομηχανική συνεργασία, να ενισχύσουν τις αλυσίδες εφοδιασμού και να διευκολύνουν την πρόσβαση σε χρηματοδότηση, ιδίως για τις ΜμΕ.
7. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ την ανάπτυξη της πρωτοβουλίας «Ναυπηγεία του μέλλοντος», μεταξύ άλλων μέσω του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», και ΖΗΤΕΙ να επιταχυνθεί η υιοθέτηση ψηφιακών, καθαρών και κυκλικών τεχνολογιών στα ναυπηγεία, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογιών που βασίζονται στην ΤΝ και των τεχνολογιών ανίχνευσης, της αυτοματοποίησης, της ρομποτικής και των έξυπνων λύσεων συντήρησης. ΖΗΤΕΙ επίσης ειδικά μέτρα για τα μικρά και μεσαία ναυπηγεία, ιδίως στις περιφέρειες, τα νησιά και τις περιφερειακές περιοχές συνοχής, με σκοπό τη στήριξη του ψηφιακού μετασχηματισμού, της αυτοματοποίησης, των καθαρών τεχνολογιών, της ικανότητας μετασκευής και της συμμετοχής των ναυπηγείων αυτών στις ενωσιακές αξιακές αλυσίδες.

8. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι για τη διευκόλυνση της βιομηχανικής επέκτασης και των επενδύσεων στην απανθρακοποίηση είναι σημαντικό να απλουστευτούν οι διαδικασίες αδειοδότησης, μεταξύ άλλων μέσω σχετικών πρωτοβουλιών της ΕΕ που σέβονται την αρχή της επικουρικότητας.
9. ΧΑΙΡΕΤΙΖΕΙ την ανάπτυξη μιας συντονισμένης δεξαμενής δημόσιας και στρατηγικής ζήτησης, μεταξύ άλλων, κατά περίπτωση, για τη στήριξη της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, καθώς επίσης μέσω συνεργειών διπλής χρήσης, χωρίς την επιβολή πρόσθετου διοικητικού φόρτου.
10. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τη σημασία που έχει για την ενίσχυση της αποδοτικότητας η υιοθέτηση προσεγγίσεων που προσανατολίζονται στη δομοστοιχειωτή κατασκευή, την τυποποίηση και την παραγωγή σε παρτίδες, καθώς και τη σημασία που έχει η εστίαση σε τμήματα της αγοράς των οποίων η αξία είναι υψηλή, όπως τα κρουαζιερόπλοια, τα πορθμεία, τα στρατιωτικά σκάφη, τα σκάφη υποστήριξης υπεράκτιων αιολικών πάρκων και οι πλατφόρμες μετατροπής, τα σκάφη πόντισης καλωδίων, τα ερευνητικά σκάφη, τα σκάφη βυθοκόρησης, τα σκάφη αναψυχής, τα παγοθραυστικά και τα αρκτικά σκάφη, και την ανάγκη ενίσχυσης της παραγωγικής ικανότητας της ΕΕ όσον αφορά προηγμένα σκάφη με χαμηλές και μηδενικές εκπομπές, και ΖΗΤΕΙ να δοθεί προτεραιότητα στις επενδύσεις σε προηγμένες μεθόδους ναυπήγησης, καθαρά συστήματα πρόωσης και συνεργατικούς σχηματισμούς καινοτομίας στον τομέα των πλωτών μεταφορών, ώστε να διασφαλιστεί η παγκόσμια ανταγωνιστικότητα. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ επίσης ότι τα πορθμεία, τα πλοία RoPax και τα σκάφη που πραγματοποιούν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν στρατηγική σημασία για την ευρωπαϊκή συνδεσιμότητα, την εδαφική συνοχή, την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και τη στρατιωτική κινητικότητα, και ζητεί την ενίσχυση της ευρωπαϊκής παραγωγικής ικανότητας για τα τμήματα αυτά.
11. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι το 97 % του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων κατασκευάζεται στην Ευρώπη και ότι οι κρουαζιέρες αντιπροσωπεύουν το 80 % της λογιστικής αξίας των παραγγελιών εμπορικών πλοίων για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, πράγμα που τις καθιστά ιδιαίτερα σημαντικές για τη διατήρηση και την ενίσχυση των πολύπλοκων δυνατοτήτων της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας και του εξοπλισμού πλοίων στον θαλάσσιο συνεργατικό σχηματισμό της Ευρώπης γενικότερα.
12. ΚΑΝΕΙ ΕΚΚΛΗΣΗ για μεγαλύτερη ευθυγράμμιση σε διεθνές επίπεδο όσον αφορά την ανακύκλωση πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης της συνοχής μεταξύ της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ και της σύμβασης της Βασιλείας, με στόχο την επίτευξη πλήρους ευθυγράμμισης μεταξύ των διεθνών κανόνων και του κανονισμού της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων¹⁰, και ΣΤΗΡΙΖΕΙ τις προσπάθειες για την επέκταση της ικανότητας βιώσιμης ανακύκλωσης, μεταξύ άλλων εντός της ΕΕ, ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τον ρόλο της στη διασφάλιση δευτερογενών πρώτων υλών και στη διατήρηση της τεχνογνωσίας στον τομέα της τεχνολογίας στην Ευρώπη.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

13. ΚΑΛΕΙ τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στις επενδύσεις για τη μείωση των στρατηγικών εξαρτήσεων και ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ τον κλάδο να ενισχύσει την ψηφιοποίηση, τη σπονδυλωτή κατασκευή και τη συνεργασία εντός της αξιακής αλυσίδας.
14. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τον σημαντικό ρόλο των ΜμΕ, μεταξύ άλλων των μικρών και μεσαίων ναυπηγείων, των κατασκευαστών εξειδικευμένου εξοπλισμού πλοίων, των προμηθευτών θαλάσσιων τεχνολογιών και των υπεργολάβων σε εξειδικευμένες αγορές, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων κατασκευής νεότευκτων πλοίων και μετασκευής που στηρίζουν την απανθρακοποίηση και την καινοτομία.
15. ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ τη σημασία που έχουν ο ολοκληρωμένος θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και η επαρκής χωρητικότητα των λιμένων για τη στήριξη της συντήρησης και της εξυπηρέτησης, μεταξύ άλλων, των πολεμικών σκαφών και ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι ανάγκες της θαλάσσιας βιομηχανίας και των μεταφορών στη θάλασσα λαμβάνονται επαρκώς υπόψη.

II. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ

16. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ τον στρατηγικό ρόλο των πλωτών μεταφορών στη συνδεσιμότητα και το εμπόριο σε ενωσιακό και παγκόσμιο επίπεδο, τονίζοντας παράλληλα την καίρια σημασία τους για την οικονομική ασφάλεια, τη στρατηγική αυτονομία και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, καθώς και την ουσιαστική συμβολή τους στην ανθεκτικότητα των αλυσίδων εφοδιασμού. ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ότι η διατήρηση ενός σταθερού και προβλέψιμου πλαισίου κρατικών ενισχύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντική και θεωρείται βασικό στοιχείο για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ τη σημασία της διασφάλισης ισότιμων όρων ανταγωνισμού και της διατήρησης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο.
17. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ τον κίνδυνο στρέβλωσης του ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένης της εκτροπής της κυκλοφορίας σε λιμένες τρίτων χωρών, και την ανάγκη λήψης κατάλληλων μέτρων για τον μετριασμό των εν λόγω κινδύνων, λαμβανομένων υπόψη της έκθεσης του θαλάσσιου τομέα στον διεθνή ανταγωνισμό και του κεντρικού ρόλου του στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιαστικής.
18. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ τη σημασία της θαλάσσιας συνδεσιμότητας για τα νησιά, τα νησιωτικά κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές και τις υπερπόντιες χώρες και εδάφη, μεταξύ άλλων μέσω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, για την εδαφική συνοχή, την ασφάλεια του εφοδιασμού και τον τουρισμό.

19. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες αποτελούν βασικές κινητήριες δυνάμεις της ζήτησης σε ολόκληρο το βιομηχανικό θαλάσσιο οικοσύστημα, καθώς και ότι για τη διασφάλιση της οικονομικής ασφάλειας, της ανθεκτικότητας της αλυσίδας εφοδιασμού και της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας είναι σημαντική η διατήρηση ενός ανταγωνιστικού και ελκυστικού ευρωπαϊκού στόλου που φέρει, μεταξύ άλλων, σημαίες της ΕΕ, και ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τον καίριο ρόλο που διαδραματίζει ο τομέας των μεταφορών χύδην/με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp), ο οποίος αντιπροσωπεύει το 75 % των θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ, στη διασφάλιση της ενεργειακής και επισιτιστικής ασφάλειας των κρατών μελών της ΕΕ· ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι συγκεκριμένα τμήματα, για παράδειγμα τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, RoRo και RoPax, είναι σημαντικά κυρίως για τη στήριξη της συνδεσιμότητας των νησιών, των στρατηγικών θαλάσσιων συνδέσεων και των υπηρεσιών εδαφικής συνοχής για τις αλυσίδες εφοδιασμού, καθώς και για τη στήριξη της κινητικότητας, και λειτουργούν ως κλίνες δοκιμών για εναλλακτικά καύσιμα και καινοτόμες τεχνολογίες, και ότι τα πορθμεία και τα σκάφη που πραγματοποιούν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι σημαντικά για την ευρωπαϊκή συνδεσιμότητα, την εδαφική συνοχή, την ετοιμότητα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και τη στρατιωτική κινητικότητα, και ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τη δυνατότητά τους να εξελιχθούν σε τμήματα υψηλής αξίας, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη διπλή χρήση, και ΖΗΤΕΙ την ενίσχυση της ευρωπαϊκής παραγωγικής ικανότητας για τα τμήματα αυτά.
20. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι, σε περίπτωση έγκρισης παγκόσμιων μέτρων που συνάδουν με τους στόχους της στρατηγικής του ΔΝΟ του 2023 για τα αέρια του θερμοκηπίου, θα πρέπει να γίνουν κατάλληλες προσαρμογές στον κανονισμό FuelEU Maritime, στον κανονισμό ΠΥΕ και στο ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, προκειμένου να αποφευχθούν αποτελεσματικά οι διπλές οικονομικές πληρωμές και ο διοικητικός φόρτος και να διασφαλιστούν η εναρμονισμένη εφαρμογή και η συνοχή με τους διεθνείς κανονισμούς, με παράλληλη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού θαλάσσιου τομέα και των στόχων της Ένωσης για επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ την απλούστευση, κατά περίπτωση, των πλαισίων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και της πρωτοβουλίας FuelEU Maritime.
21. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ τη σημασία που έχει η διατήρηση του αναγνωρισμένου από την ΕΕ συστήματος ταξινόμησης ως ακρογωνιαίου λίθου της εγγύησης της ασφάλειας στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών υψηλής ποιότητας, όπως αναφέρεται στη βιομηχανική θαλάσσια στρατηγική, και ΤΟΝΙΖΕΙ ότι οι ρυθμίσεις αμοιβαίας αναγνώρισης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να περιορίζονται σε εξοπλισμό που δεν είναι κρίσιμος για την ασφάλεια, προκειμένου να διατηρηθεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας και εμπιστοσύνης.

22. ΖΗΤΕΙ να ενταθούν οι προσπάθειες για τη βελτίωση της πρόσβασης των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών υπηρεσιών στην αγορά, μεταξύ άλλων μέσω της αποτελεσματικής χρήσης των εμπορικών συμφωνιών της ΕΕ και της κατάλληλης στήριξης για διμερείς θαλάσσιες ρυθμίσεις που είναι συμβατές με το ενωσιακό δίκαιο.
23. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι είναι αναγκαία η ενίσχυση της συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο όσον αφορά τα σημεία θαλάσσιας συμφόρησης και τις παγκόσμιες εταιρικές σχέσεις.
24. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ τη δημιουργία πράσινων θαλάσσιων οδών και κόμβων της ΕΕ και τη συντονισμένη ανάπτυξη βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των καινοτόμων λύσεων για τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών.
25. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι είναι αναγκαία η ύπαρξη προβλέψιμων μεταβατικών πλαισίων για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών, λαμβανομένων υπόψη της διαθεσιμότητά τους και της ανάπτυξης υποδομών, ώστε να αποφευχθούν η διαρροή άνθρακα και οι διαταραχές στη συνδεσιμότητα· ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι το κόστος της μετάβασης μπορεί να έχει αντίκτυπο στη συνδεσιμότητα και τις τιμές, ιδίως όσον αφορά τις οικονομίες των νησιών, των νησιωτικών κρατών μελών, των αποκλεισμένων από τους πάγους και των εξόχως απόκεντρων περιοχών· ΖΗΤΕΙ τη λήψη στοχευμένων μέτρων στήριξης για τον μετριασμό των δυσανάλογων επιπτώσεων.
26. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι η απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών απαιτεί την ενεργό συμμετοχή όλων των παραγόντων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα των πλωτών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών και των προμηθευτών καυσίμων, και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η έγκαιρη διαθεσιμότητα ασφαλών και βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων σε επαρκείς ποσότητες και σε ανταγωνιστικές τιμές. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι η διαθεσιμότητα και οι υποδομές για τον ανεφοδιασμό με νέα καύσιμα εξαρτώνται από τη διείσδυση των εν λόγω καυσίμων στην αγορά.
27. ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ ότι είναι σημαντικό να χρησιμοποιηθούν τα έσοδα του ΣΕΔΕ της ΕΕ για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα και ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις εθνικές προτεραιότητες, να στηρίζουν την απανθρακοποίηση του θαλάσσιου τομέα σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα, συμπεριλαμβανομένων των ναυτιλιακών εταιρειών, των ναυπηγείων, των έργων μετασκευής, των κατασκευαστών εξοπλισμού, των παρόχων τεχνολογιών, των προμηθευτών καυσίμων και των λιμένων, και ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν τα έσοδα που προκύπτουν από τη συμπερίληψη της ναυτιλίας στο ΣΕΔΕ της ΕΕ για τη στήριξη της ενεργειακής μετάβασης του τομέα, συμπεριλαμβανομένης της ανανέωσης του στόλου, της πράσινης μετασκευής, των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στα νησιά, των εναλλακτικών καυσίμων και των ενεργειακών υποδομών των λιμένων.

28. ΤΟΝΙΖΕΙ τη σημασία των υψηλών προτύπων ασφάλειας στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένης της ποιοτικής ναυτιλίας μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής και επιβολής της νομοθεσίας, και ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ τις περαιτέρω εργασίες για τα πλαίσια ασφάλειας υπό το πρίσμα των νέων καυσίμων και τεχνολογιών.
29. ΖΗΤΕΙ την απλούστευση και την ψηφιοποίηση των διοικητικών διαδικασιών, όπως μεταξύ άλλων των ψηφιακών πιστοποιητικών καθώς και της πλήρους εφαρμογής του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας (EMSWe) και της μελλοντικής διασυνδεσιμότητας των τελωνειακών κόμβων δεδομένων· ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να υλοποιήσει τα εναπομένοντα μέτρα εφαρμογής και να αποφύγει τον πρόσθετο διοικητικό φόρτο για τον θαλάσσιο τομέα· ΠΑΡΟΤΡΥΝΕΙ την Επιτροπή να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη με σκοπό απλούστευση και τον εξορθολογισμό των εθνικών και ενωσιακών απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων, σε διαβούλευση με τον κλάδο της ναυτιλίας και των λιμένων.
30. ΠΑΡΟΤΡΥΝΕΙ τα κράτη μέλη να ολοκληρώσουν την εφαρμογή του EMSWe και να εξορθολογίσουν τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων.

III. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

31. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τις αυξανόμενες απειλές για την ασφάλεια στη θάλασσα και τον σημαντικό κίνδυνο που ενέχει ο σκιώδης στόλος¹¹ για την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα, τις κρίσιμες θαλάσσιες υποδομές και το θαλάσσιο περιβάλλον· ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ την ανάγκη να ενισχύσει η ΕΕ την ανθεκτικότητα, την ετοιμότητα και τις αμυντικές της δυνατότητες, μεταξύ άλλων έναντι υβριδικών απειλών στον θαλάσσιο τομέα και με τη βελτίωση της επίγνωσης της κατάστασης· ΤΟΝΙΖΕΙ τη σημασία της προστασίας των θαλάσσιων υποδομών ζωτικής σημασίας και της ενίσχυσης της ανθεκτικότητας των αλυσίδων εφοδιασμού, ιδίως υπό το πρίσμα των εξελισσόμενων γεωπολιτικών προκλήσεων. ΖΗΤΕΙ να ενισχυθούν οι πολιτικοστρατιωτικές συνεργασίες και οι διεθνείς συμπράξεις για να διασφαλιστεί η ασφάλεια στη θάλασσα.
32. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ, κατά περίπτωση, την ενίσχυση των ναυτικών βιομηχανικών και τεχνολογικών ικανοτήτων, μεταξύ άλλων μέσω σχετικών ενωσιακών πρωτοβουλιών.

¹¹ Όπως ορίζεται στο ψήφισμα Α.1192(33) του ΙΜΟ.

33. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι είναι σημαντικό να αυξηθεί η επίγνωση του θαλάσσιου τομέα μέσω της ενσωμάτωσης προηγμένων τεχνολογιών και συστημάτων, συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού, του λογισμικού, των επιχειρησιακών διαδικασιών και των δεξιοτήτων που απαιτούνται για να ενισχυθεί η συνολική ανθεκτικότητα μέσω μιας πολυτομεακής προσέγγισης επιτήρησης που περιλαμβάνει υποθαλάσσιες, επίγειες, εναέριας και διαστημικές συνιστώσες· ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ την ενίσχυση της ανταλλαγής δεδομένων και των διαλειτουργικών συστημάτων μεταξύ μη στρατιωτικών και στρατιωτικών φορέων προκειμένου να δημιουργηθεί μια κοινή εικόνα για τη θάλασσα.
34. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ τη σημασία των υποβρυχίων τεχνολογιών και υποδομών καθώς και της ανάπτυξης θαλάσσιων δυνατοτήτων διπλής χρήσης για να ενισχυθεί η ικανότητα της ΕΕ να αντιμετωπίζει υβριδικές απειλές, κυβερνοαπειλές και γεωπολιτικές απειλές στον θαλάσσιο τομέα.
35. ΣΥΝΙΣΤΑ μια συντονισμένη προσέγγιση της ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών που εξυπηρετούν τόσο μη στρατιωτικές όσο και στρατιωτικές ανάγκες, σε όλες τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες λεκάνες και περιοχές, ιδίως σε εκείνες που είναι στρατηγικά ευαίσθητες, και ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τη σημασία των σκαφών διπλής χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των πορθμείων, με ιδιαίτερη βαρύτητα για την ανθεκτικότητα των νησιών, την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, την πολιτική προστασία και τις στρατηγικά κομβικές θαλάσσιες οδούς, και ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για την ενίσχυση των ικανοτήτων παρακολούθησης και βελτιωμένης επιτήρησης.
36. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τον καίριο ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και στη βελτίωση της περιφερειακής συνδεσιμότητας, ενώ ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ τη λήψη περαιτέρω μέτρων για να στηριχθεί η ανάπτυξη τους, μεταξύ άλλων με τη μείωση του διοικητικού φόρτου.
37. ΠΑΡΟΤΡΥΝΕΙ τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν πλήρως τις πρωτοβουλίες της ΕΕ προκειμένου να ενισχύσουν την ασφάλεια στη θάλασσα και τις αμυντικές δυνατότητές τους· ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να διαθέσει πόρους για να αναπτυχθεί μηχανισμός στήριξης της κατασκευής πορθμείων διπλής χρήσης.
38. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑ για τις τεράστιες ποσότητες μη ασφαλών πυρομαχικών στα ευρωπαϊκά και τα διεθνή παράκτια ύδατα και τους ωκεανούς, τα οποία απορρίπτονταν στο παρελθόν υπό συνθήκες πολέμων και στρατιωτικών συγκρούσεων. ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, των διεθνών οργανισμών και των βιομηχανιών προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση με στόχο την από κοινού προώθηση τεχνικών λύσεων και των εφαρμογών τους, οι οποίες θα επιτρέπουν τον εντοπισμό, την παρακολούθηση και, ει δυνατόν, την ανάκτηση και τη διάθεση των πυρομαχικών που απορρίπτονται με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο.

IV. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

39. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ τη σημασία της καινοτομίας για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της ΕΕ στις θαλάσσιες τεχνολογίες και τη στήριξη της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης, ενώ ΤΟΝΙΖΕΙ τη σημασία της προώθησης των επενδύσεων, της καινοτομίας και της τεχνολογικής ανάπτυξης στον τομέα των πλωτών μεταφορών, ως βασικών κινητήριων δυνάμεων της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας.
40. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ την ανάπτυξη παγκόσμιων ρυθμιστικών πλαισίων για τις αναδυόμενες τεχνολογίες, συμπεριλαμβανομένων του εξηλεκτρισμού, της δέσμευσης άνθρακα, της αιολικής πρόωσης, του υδρογόνου και άλλων εναλλακτικών τεχνολογιών πρόωσης, όπως οι πυρηνικές τεχνολογίες, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζεται μια τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση που θα επιτρέπει την πρόοδο της καινοτομίας σύμφωνα με τις ανάγκες της αγοράς και τις απαιτήσεις ασφάλειας.
41. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ την καινοτομία σε ασφαλή αυτόνομα και τηλεχειριζόμενα σκάφη και υποβρύχιες εφαρμογές ρομποτικής, καθώς και τη βελτίωση της πρόσβασης σε κλίνες δοκιμών και ρυθμιστικά δοκιμαστήρια.
42. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ την ανάγκη για ισχυρή στήριξη της έρευνας και της καινοτομίας, με βάση τις υφιστάμενες συμπράξεις και τα προγράμματα δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένης της συνέχειας της εταιρικής σχέσης για τις πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών (ZEWT) και των σχετικών δικτύων, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζεται ότι η χρηματοδότηση της καινοτομίας μετουσιώνεται αποτελεσματικά σε βιομηχανική αναβάθμιση και ανάπτυξη και στηρίζει την παραγωγική ικανότητα μεταξύ άλλων και στην ευρύτερη γαλάζια οικονομία, συμπεριλαμβανομένων της αλιείας και των αναδυόμενων τεχνολογιών ωκεάνιας ενέργειας, σε τομείς όπως η ενεργειακή απόδοση, η ψηφιοποίηση και η ασφάλεια, ενώ ΤΟΝΙΖΕΙ ότι είναι σημαντικό να αντιμετωπιστούν οι μη τεχνικοί φραγμοί, όπως οι κανονιστικοί περιορισμοί, οι επιχειρησιακές απαιτήσεις και οι διασυνοριακές ασυνέπειες που περιορίζουν την ανάπτυξη μεγάλης κλίμακας.
43. ΕΠΙΚΡΟΤΕΙ τις πρωτοβουλίες για τη χαρτογράφηση και την επέκταση της πρόσβασης των ΜμΕ και των φορέων καινοτομίας σε ερευνητικές υποδομές. ΤΟΝΙΖΕΙ τη σημασία της διαφύλαξης των τεχνολογικών πλεονεκτημάτων και της τεχνογνωσίας της ΕΕ.
44. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ τη δημιουργία ενωσιακών κλινών δοκιμών, πιλοτικών έργων και πλατφορμών επίδειξης για πορθμεία, υβριδικά σκάφη, ηλεκτρικά σκάφη, έξυπνα ναυπηγεία και ψηφιακές λύσεις στη θάλασσα, με την ενεργό συμμετοχή των νησιωτικών κρατών μελών.

V. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

45. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τις σημαντικές επενδυτικές ανάγκες για την απανθρακοποίηση, την ψηφιοποίηση και τον βιομηχανικό μετασχηματισμό, καθώς επίσης και την ανάγκη να διασφαλιστούν η διαφάνεια, η προβλεψιμότητα και η ασφάλεια δικαίου για τους οικονομικούς φορείς, και ΤΟΝΙΖΕΙ ότι τα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ πρέπει να στηρίζουν και να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο των επενδύσεων που απαιτούνται για την απανθρακοποίηση και την ψηφιοποίηση του θαλάσσιου τομέα, όπως μεταξύ άλλων η παραγωγή και η διανομή βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και η ανάπτυξη αναδυόμενων τεχνολογιών υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
46. ΖΗΤΕΙ περαιτέρω βελτιώσεις στο Ταμείο Καινοτομίας, με σκοπό να βελτιωθεί η πρόσβαση όλων των τμημάτων της ναυτιλίας, ιδίως των ΜμΕ, και ΚΑΛΕΙ για μια πιο στοχευμένη προσέγγιση που θα λαμβάνει υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των διαφόρων τμημάτων της ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών χύδην/με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp), ενώ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ την ανάγκη να εξεταστεί το ενδεχόμενο θέσπισης χρηματοδοτικών μέσων και μέτρων στήριξης που θα διασφαλίζουν την αποτελεσματική πρόσβαση των ΜμΕ στη χρηματοδότηση στον τομέα των πλωτών μεταφορών, όπως μεταξύ άλλων των πορθμείων και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που εξυπηρετούν τη συνδεσιμότητα των νησιών, ενώ ΖΗΤΕΙ μεγαλύτερη σαφήνεια και προσβασιμότητα όσον αφορά τα διάφορα χρηματοδοτικά μέσα και τους μηχανισμούς της ΕΕ που διατίθενται για τον θαλάσσιο τομέα, με σκοπό να διασφαλιστεί η αποτελεσματική αξιοποίησή τους από τα κράτη μέλη και τους συμφεροντούχους του κλάδου. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει επίσης να δοθεί στη χρηματοδότηση για την κατασκευή νεότευκτων πλοίων, την ανανέωση του στόλου, τη μετασκευή, τη μετατροπή, τις επενδύσεις απανθρακοποίησης που σχετίζονται με την επισκευή και τις αναβαθμίσεις εξοπλισμού σε ολόκληρη τη βιομηχανική θαλάσσια αξιακή αλυσίδα, κατά τρόπο που θα σχετίζεται τόσο με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων όσο και με την ποντοπόρο ναυτιλία.
47. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ότι η απαλλαγή του θαλάσσιου τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές απαιτεί σημαντικές επενδύσεις για παρατεταμένη μεταβατική περίοδο, μεταξύ άλλων για τον εκσυγχρονισμό των ευρωπαϊκών στόλων, την αναβάθμιση των υποδομών και την ενίσχυση της προσβασιμότητας και της οικονομικής προσιτότητας των βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ότι είναι σημαντικό να καταστεί δυνατός ο εκσυγχρονισμός και ο βιομηχανικός μετασχηματισμός του κλάδου των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και της ναυτιλίας που αναλαμβάνουν έργα κατασκευής νεότευκτων πλοίων, μετασκευής και μετατροπής.
48. ΕΠΙΚΡΟΤΕΙ τις χρηματοδοτικές πρωτοβουλίες της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των προσκλήσεων υποβολής προτάσεων του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», της στήριξης από το Ταμείο Καινοτομίας και της κινητοποίησης του InvestEU.

49. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ την κινητοποίηση δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης, μεταξύ άλλων μέσω συμβουλευτικών πλατφορμών και δεξαμενών έργων, αναγνωρίζοντας παράλληλα ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα ρυθμιστικά πλαίσια και τα μέτρα στήριξης είναι ρεαλιστικά, κατάλληλα για τον επιδιωκόμενο σκοπό και ευθυγραμμίζονται με τις ικανότητες της αγοράς χωρίς ωστόσο να μειώνονται οι κανονιστικές διασφαλίσεις, και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ την ανάγκη για σταθερούς και διαφανείς μηχανισμούς στήριξης που θα επιτρέπουν τον μακροχρόνιο βιομηχανικό σχεδιασμό, ενώ ΠΑΡΟΤΡΥΝΕΙ τα κράτη μέλη, την ΕΕ και τον ιδιωτικό τομέα να αναπτύξουν μια ευρωπαϊκή εναλλακτική λύση αντί του μοντέλου χρηματοδοτικής μίσθωσης που χρησιμοποιείται σε τρίτες χώρες.
50. ΠΑΡΟΤΡΥΝΕΙ τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις εθνικές προτεραιότητες, να εξετάσουν τη δυνατότητα να στηρίζουν την απαλλαγή του θαλάσσιου τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές και τις βιομηχανικές επενδύσεις, μεταξύ άλλων με τον εντοπισμό δυνητικών υποψηφίων για σημαντικά έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος (ΣΕΚΕΕ).
51. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ την ανάγκη για σταθερή, μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση, ιδίως για τις ΜμΕ, καθώς και για πιο συνεκτικά χρηματοδοτικά μέσα· ΖΗΤΕΙ να απλουστευτούν τα βασικά χρηματοδοτικά προγράμματα της ΕΕ, όπως μεταξύ άλλων ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», το πρόγραμμα InvestEU και το Ταμείο Καινοτομίας, καθώς και να αρθούν οι κανονιστικοί φραγμοί· ΤΟΝΙΖΕΙ τη σημασία του μελλοντικού Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανταγωνιστικότητας για την προώθηση της απανθρακοποίησης, της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και της βιομηχανικής υπεροχής της ΕΕ. ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΙ την εξέταση των δυνατοτήτων στήριξης των ευρωπαϊκών θαλάσσιων τεχνολογιών· και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ την ανάγκη για προσβάσιμη χρηματοδότηση προσαρμοσμένη στις οικονομίες των μικρών, νησιωτικών, περιφερειακών και εξόχως απόκεντρων περιοχών και των νησιωτικών κρατών μελών, καθώς και στις οικονομίες των υπερπόντιων χωρών και εδαφών.
52. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ τη σημασία επαρκών ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών εργαλείων και συστημάτων μεικτής χρηματοδότησης για τον εκσυγχρονισμό των ναυπηγείων, τις πράσινες μετασκευές, την ανανέωση του στόλου για στρατηγικά τμήματα, όπως τα πορθμεία, οι θαλάσσιοι συνεργατικοί σχηματισμοί, οι ΜμΕ που είναι προμηθευτές ναυτιλιακών υπηρεσιών, τα σκάφη μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και ο ψηφιακός μετασχηματισμός των κλάδων της ναυτιλίας.
53. ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ τη διερεύνηση ενός ειδικού ευρωπαϊκού μηχανισμού για την ανανέωση των επιβατικών στόλων και των στόλων RoPax που εξυπηρετούν νησιά και απομακρυσμένες περιοχές, ο οποίος θα συνδυάζει στόχους όσον αφορά τη συνοχή, τις μεταφορές, το κλίμα και τη βιομηχανική πολιτική.

VI. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

54. ΕΧΕΙ ΕΠΙΓΝΩΣΗ ότι ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ αντιμετωπίζει έλλειψη ειδικευμένων επαγγελματιών, γήρανση του εργατικού δυναμικού και απαιτητικές συνθήκες εργασίας, που από κοινού επηρεάζουν τη μακροχρόνια ανθεκτικότητα και την ανταγωνιστικότητά του.
55. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τη σημασία ενός ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, συμπεριλαμβανομένων των ναυτικών και των εργαζομένων στα ναυπηγεία, για την ανταγωνιστικότητα, την καινοτομία και την ανθεκτικότητα, και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ την ανάγκη προσέλκυσης και διατήρησης ειδικευμένου εργατικού δυναμικού σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας και των λιμένων, με παράλληλο σεβασμό των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών στα συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης καθώς και με προώθηση της συνεργασίας και της κινητικότητας.
56. ΤΟΝΙΖΕΙ τη σημασία της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, συμπεριλαμβανομένης της αναβάθμισης των δεξιοτήτων και της επανειδίκευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα ειδικευμένου και ανθεκτικού στις μελλοντικές εξελίξεις ναυτικού εργατικού δυναμικού· ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ την ανάγκη επανεκπαίδευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων του υφιστάμενου εργατικού δυναμικού στον τομέα της ναυπηγικής και των επισκευών, προκειμένου να αναπτυχθούν νέες εξειδικευμένες δεξιότητες και να καλυφθούν οι σύγχρονες απαιτήσεις που προκύπτουν από την υιοθέτηση και τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών πρόωσης, ψηφιακών τεχνολογιών και τεχνολογιών αυτοματοποίησης· ΖΗΤΕΙ να δοθεί στήριξη σε ποιοτικές και ικανοποιητικές θέσεις εργασίας, ώστε να καταστεί ο τομέας πιο ελκυστικός· ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τη σημασία των πρωτοβουλιών για την ευαισθητοποίηση και την αύξηση του ενδιαφέροντος των νέων για τους κλάδους της ναυπηγικής και της ναυτιλίας.
57. ΔΕΣΜΕΥΕΤΑΙ να διατηρήσει την ελκυστικότητα του θαλάσσιου τομέα της ΕΕ με τη θέσπιση και την εφαρμογή μέτρων που θα διασφαλίζουν δίκαιες συνθήκες εργασίας για όλους τους ναυτικούς, σε πλήρη συμμόρφωση με τα πρότυπα που προβλέπονται στη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC, 2006) και στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ.
58. ΖΗΤΕΙ μια συντονισμένη ευρωπαϊκή πρωτοβουλία για τις ναυτικές δεξιότητες, την επανειδίκευση και την επαγγελματική αριστεία για τους εργαζομένους στα ναυπηγεία, τους μηχανικούς πλοίων, τους ηλεκτρολόγους, τους ειδικούς αυτοματισμού, τους τεχνικούς εναλλακτικών καυσίμων και τους ναυτικούς.